

## SABIEDRISKĀ TRANSPORTA PADOME

---

### Kārtējās sēdes protokols Nr.5

Rīgā  
2019.gada 10.maijā

Autotransporta direkcija  
Vaļņu ielā 30, Rīgā

#### Sēdi vada

#### Sabiedriskā transporta padomes priekšsēdētājs:

Dins Merirands

Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieks

#### Sēdē piedalās sekojoši Sabiedriskā transporta padomes locekļi:

Vārds, Uzvārds	Pārstāvētā institūcija
Annija Novikova	Satiksmes ministrijas Autosatiksmes departamenta direktora vietniece - Autotransporta nodaļas vadītāja
Patriks Markēvičs	Satiksmes ministrijas Dzelzceļa departamenta direktors
Ligita Olante	Rīgas plānošanas reģiona Sabiedriskā transporta nodaļas vadītāja
Taisa Trubača	Finanšu ministrijas Budžeta departamenta direktore
Baiba Vīlpa	Satiksmes ministrijas Finanšu un attīstības plānošanas departamenta direktore
Sergejs Maksimovs	Latgales plānošanas reģiona Attīstības padomes loceklis, Viļakas novada domes priekšsēdētājs
Laimis Šāvējs	Vidzemes plānošanas reģiona Attīstības padomes loceklis, Jaunpiebalgas novada domes priekšsēdētājs

#### Sēdē nepiedalās sekojošie Sabiedriskā transporta padomes locekļi:

Vārds, Uzvārds	Pārstāvētā institūcija
Aivars Okmanis	Zemgales plānošanas reģiona Attīstības padomes dalībnieks, Rundāles novada domes priekšsēdētājs
Vaira Brūdere	Kurzemes plānošanas reģiona Sabiedriskā transporta nodaļas vadītāja

**Pārējie Sabiedriskā transporta padomes sēdes dalībnieki:**

<b>Vārds, Uzvārds</b>	<b>Pārstāvētā institūcija</b>
Tālis Linkaits	Satiksmes ministrs <i>(piedalās darba kārtības 3.jautājumā)</i>
Kristiāns Godiņš	VSIA “Autotransporta direkcija” valdes priekšsēdētājs
Vizma Ļeonova	VSIA “Autotransporta direkcija” Juridiskās daļas vadītāja
Kristīne Grīviņa	VSIA “Autotransporta direkcija” Sabiedriskā transporta finanšu analīzes nodaļas vadītāja
Ilze Brice	VSIA “Autotransporta direkcija” Sabiedriskā transporta plānošanas, analīzes un kontroles daļas vadītāja
Jānis Lagzdons	VSIA “Autotransporta direkcija” Sabiedriskā transporta plānošanas nodaļas vadītājs
Lotārs Dravants	VSIA „Autotransporta direkcija” vadošais maršrutu tīkla plānotājs
Ilona Puķīte	VSIA “Autotransporta direkcija” Sabiedriskā transporta audita nodaļas vadītāja
Ināra Briksne	VSIA “Autotransporta direkcija” Konsultants autoostu uzraudzības jomā
Zane Plone	VSIA “Autotransporta direkcija” Sabiedrisko attiecību vadītāja
Lilita Pelčere	VSIA “Autotransporta direkcija” sabiedrisko attiecību speciāliste
Iveta Dubrovskā	Latgales plānošanas reģiona Sabiedriskā transporta nodaļas vadītāja
Alda Ērmane	Zemgales plānošanas reģiona Sabiedriskā transporta nodaļas vadītāja

Iveta Girucka	Rīgas plānošanas reģiona Sabiedriskā transporta nodaļas speciāliste
Inita Ozoliņa	Vidzemes plānošanas reģiona Sabiedriskā transporta nodaļas vadītāja
Ivars Zaļais	AS "Pasažieru vilciens" departamenta vadītājs
Ivo Ošeniņš	Latvijas Pasažieru Pārvadātāju asociācijas (LPPA) prezidents
Aldis Rutkis	SIA "Dobeles autobusu parks" valdes priekšsēdētājs
Viktors Borcovs	SIA "Rēzeknes satiksme"
Jevgēnijs Koršenkovs	SIA "Rēzeknes satiksme" vadītājs
Edīte Bēvalde	Reģionālā laikraksta "Zemgale" galvenā redaktore
Gusts Ašmanis	SIA "PricewaterhouseCoopers" (PwC) Konsultāciju nodaļas vadītājs
Ivars Zaļais	AS "Pasažieru vilciens" departamenta vadītājs
AS "Liepājas autobusu parks"	Valdes priekšsēdētājs Leonīds Krongorns

### Sēdi protokolē:

VSIA „Autotransporta direkcija”

Juridiskās daļas juriste

Irita Tace-Loča

Sēdes sākums plkst.11.<sup>00</sup>

### Sēdes darba kārtības jautājumi:

#### Atklātā daļa:

1. Par Sabiedriskā transporta padomes lēmumu izpildi.  
1A. *Par grozījumiem Sabiedriskā transporta padomes 2014.gada 31.janvāra lēmumā Nr. 4 "Par konstatēto kļūdu labošanu tarifu tabulās".*
2. Par grozījumu apstiprināšanu maršrutu tīkla reģionālās un pilsētas nozīmes maršrutos.
3. Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta attīstības koncepciju (2021.-2030.).

**D.Merirands** pārliecinās par kvoruma esamību un, konstatējot, ka padomes sēdē piedalās astoņi padomes locekļi (*sēdē nepiedalās A.Okmanis, V.Brūdere*), apstiprina, ka padome ir lemttiesīga un informē par darba kārtības jautājumiem.

**Visiem padomes locekļiem balsojot “par”, tiek apstiprināta sekojoša sēdes darba kārtība:**

**Atklātā daļa:**

1. Par Sabiedriskā transporta padomes lēmumu izpildi.
  - 1A. *Par grozījumiem Sabiedriskā transporta padomes 2014.gada 31.janvāra lēmumā Nr. 4 “Par konstatēto kļūdu labošanu tarifu tabulās”.*
2. Par grozījumu apstiprināšanu maršrutu tīkla reģionālās un pilsētas nozīmes maršrutos.
3. Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta attīstības koncepciju (2021.-2030.).

**D.Merirands**, pamatojoties uz 2013. gada 17. decembra Ministru kabineta noteikumu Nr.1511 „Sabiedriskā transporta padomes nolikums” 24.<sup>6</sup>punktā noteikto, informē, ka sekojošie jautājumi tika izskatīti un lēmumi pieņemti rakstveida procedūrā 2019.gada 3.maijā:

1. *Par 2019.gada maija mēnesī sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem reģionālajos pārvadājumos par 2019.gada maiju avansā izmaksājamo dotāciju apjomu no valsts budžeta apakšprogrammas 31.06.00 “Dotācija zaudējumu segšanai sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem”.*
2. *Par 2019.gada maija mēnesī sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem reģionālos pārvadājumos par 2019.gada maiju avansā izmaksājamo dotāciju apjomu par personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem pārvadāšanu no valsts budžeta apakšprogrammas 31.07.00 „Dotācija sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem ar braukšanas maksas atvieglojumiem saistīto zaudējumu segšanai”.*
3. *Par 2019.gada maija mēnesī AS “Pasažieru vilciens” avansā izmaksājamo dotāciju apjomu no valsts budžeta apakšprogrammas 31.04.00 “Finansējums dzelzceļa publiskai infrastruktūrai”.*

**Par darba kārtības 1. un 1A. punktu**

**Par Sabiedriskā transporta padomes lēmumu izpildi un  
Par grozījumiem Sabiedriskā transporta padomes 2014.gada 31.janvāra  
lēmumā Nr. 4 “Par konstatēto kļūdu labošanu tarifu tabulās”.**

**J.Lagzdons** informē par veiktajiem grozījumiem sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas pasūtījuma Līgumos, pamatojoties uz Sabiedriskā transporta padomes 2014.gada 10.janvāra Lēmuma Nr. 3 “*Par operatīvo lēmumu izpildes nodrošināšanu*” 3.2.3., 3.2.6. un 3.2.7. punktu, 2014. gada 28. februāra lēmuma Nr.2 “*Par grozījumu apstiprināšanu reģionālās nozīmes maršrutu tīklā*” 2.14.punktu, 2019.gada 29.marta Lēmuma Nr. 4 “*Par grozījumu apstiprināšanu maršrutu tīkla reģionālās nozīmes maršrutā*” 4.2. punktu.

**J.Lagzdons** informē, ka ar Sabiedriskā transporta padomes 2014.gada 31.janvāra Lēmumu Nr. 4 pastāvīgai izlemšanai VSIA “Autotransporta direkcija” nodots jautājums par tehnisko labojumu veikšanu Sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līgumos pievienotajās braukšanas maksas (tarifu) tabulās. Tomēr VSIA “Autotransporta direkcija” ir konstatējusi, ka gadījumiem, kad nepieciešams veikt tehniskus labojumus autobusu kustības sarakstos un reģionālās nozīmes maršrutu aprakstos, nav tieša Sabiedriskā transporta padomes lēmuma, ar ko Direkcijai būtu nodots pastāvīgai izlemšanai šāda rakstura jautājumi.

Minētā rezultātā, konstatējot tehniskas kļūdas autobusu kustības sarakstos un maršrutu aprakstos, grozījumi sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līgumos tiek veikti, pamatojoties uz Sabiedriskā transporta padomes 2014.gada 28.februāra Lēmuma Nr. 2 “*Par grozījumu apstiprināšanu maršrutu tīkla reģionālās nozīmes maršrutos*” 2.14 punktu, kas rada papildus administratīvo slogu, jo šādā gadījumā ir nepieciešams plānošanas reģiona saskaņojums un arī ietekmes uz valsts budžeta dotāciju izvērtējums.

Nemot vērā iepriekš minēto, tiek ierosināts **grozīt 2014.gada 31.janvāra Lēmumu Nr. 4**, attiecīgi papildinot 4.1. punktu un paredzot, ka tehnisko labojumu veikšana ir pieļaujama arī autobusu kustības sarakstos un reģionālās nozīmes maršrutu aprakstos.

Padomes locekļi diskutē par sniegto informāciju.

**P.Markēvičs** vērš uzmanību un ierosina padomāt par vienotu standartu, kā vilcienu stacijās pasažieriem tiek nodota informācija par grozījumiem vilcienu kustības sarakstos, jo tie nav uztverami tā, lai pasažierim informācija būtu nepārprotami skaidra.

**I.Zaļais** skaidro situāciju, norādot, ka problēma ir šī brīža situācija ar remontdarbiem, kuru rezultātā vilcienu kustības grafiks mainās katru dienu.

Pamatojoties uz 2013. gada 17. decembra Ministru kabineta noteikumu Nr.1511 „Sabiedriskā transporta padomes nolikums” 27. punktu, astoņiem padomes locekļiem (*D.Merirands, A.Novikova, P.Markēvičs, B.Vīlpa, T.Trubača, L.Olante, L.Šāvējs, S.Maksimovs*) balsojot “par”, **Sabiedriskā transporta padome nolemj:**

1.1. Pieņemt zināšanai VSIA „Autotransporta direkcija” sagatavoto informāciju par veiktajiem grozījumiem sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas pasūtījuma Līgumos, pamatojoties uz Sabiedriskā transporta padomes 2014.gada 10.janvāra Lēmuma Nr. 3 “*Par operatīvo lēmumu izpildes nodrošināšanu*” 3.2.3., 3.2.6. un 3.2.7. punktu, 2014. gada 28. februāra lēmuma Nr.2 “*Par grozījumu apstiprināšanu reģionālās nozīmes maršrutu tīklā*” 2.14.punktu, 2019.gada 29.marta Lēmuma Nr. 4 “*Par grozījumu apstiprināšanu maršrutu tīkla reģionālās nozīmes maršrutā*” 4.2. punktu;

1.2. Lēmums stājas spēkā 2019. gada 10.maijā.

**un**, lai nodrošinātu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas nepārtrauktību, pamatojoties uz Ministru kabineta 2013.gada 17.decembra noteikumu Nr.1511 „Sabiedriskā transporta padomes nolikums” 3.6.punktu, astoņiem padomes locekļiem (*D.Merirands, A.Novikova, P.Markēvičs, B.Vīlpa, T.Trubača, L.Olante, L.Šāvējs, S.Maksimovs*) balsojot “par”, **Sabiedriskā transporta padome nolemj:**

1A.1. atbalstīt VSIA “Autotransporta direkcija” ierosinājumu un Sabiedriskā transporta padomes 2014.gada 31.janvāra Lēmuma Nr. 4 4.1. punktu izteikt sekojošā redakcijā:

*“Nodot VSIA “Autotransporta direkcija” pastāvīgai izlemšanai jautājumu par tehnisko labojumu veikšanu Sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līgumos pievienotajās braukšanas maksas (tarifu) tabulās, autobusus kustības sarakstos un reģionālās nozīmes maršrutu aprakstos”;*

1A.2. Lēmums stājas spēkā 2019. gada 10.maijā.

### **Par darba kārtības 2. punktu**

#### **Par grozījumu apstiprināšanu maršrutu tīkla reģionālās un pilsētas nozīmes maršrutos.**

##### ***1.pieteikums***

**J.Lagzdons**, turpinot Sabiedriskā transporta padomes 2019.gada 29.marta sēdē sniegto informāciju par ierosinātajiem grozījumiem Rēzeknes pilsētā, informē, ka, nemot vērā minētajā sēdē izteiktos argumentus saistībā ar finansiālo ietekmi uz valsts budžeta dotācijām, Rēzeknes pilsētas dome ir precizējusi jauno kustības sarakstu projektu, kā rezultātā ir iespējams samazināt no valsts budžeta paredzamo finanšu līdzekļu apmēru. Tika pielāgots maršruts Nr. 17 “Blaumaņa iela - Zarečnaja”, kurš jaunajā sarakstā ir apzīmēts kā maršruts Nr. 21B. Šis maršruts jaunajā sarakstā būs kā pamata maršruts, kas tiek veikts caur visu pilsētu. Pasažieri to varēs izmantot, lai nokļūt līdz pārsēšanās pieturām. Rezultātā SIA “Rēzeknes satiksme” aprēķini liecina, ka tas dos 30 000 EUR ekonomiju gadā.

Apkopojot Rēzeknieša kartes statistikas datus par tās izmantošanas paradumiem, secinām, ka aptuveni 8% pasažieru šobrīd izmanto pārsēšanos citos maršrutos. Varam secināt, ka, ieviešot “pārsēšanās” biļetes, pārdoto biļešu skaits samazināsies, kas, savukārt, varētu dot valsts līdzekļu ekonomiju pēc BMA atskaites par I, II grupas invalīdiem provizoriski EUR 6 000 gadā. Rezultātā, ieviešot jauno autobusu kustības saraksta projektu, no valsts budžeta pārskaitāmo kompensāciju kopējais apjoms (30% + I un II grupas invalīdi) varētu palielināties par 44 000 EUR (sākotnēji – 80 000 EUR vairāk).

Ieviešot jauno kustības sarakstu, tiek plānots veikt padziļinātu pasažieru plūsmas analīzi, lai autobusu kustības saraksts būtu maksimāli orientēts uz pasažieru vēlmēm, ērtībām un finanšu līdzekļu optimizāciju.

Finanšu analīze: no maršrutu saraksta, kuriem vairāk nekā 30% no kopējā maršruta garuma ir ārpus pilsētas administratīvās teritorijas, *tiek izslēgti* maršruti Nr.18 “Blaumaņa iela - Janapole” un Nr.19 “Blaumaņa iela - Dzirkstele”, savukārt sarakstā *tiek iekļauti* maršruti Nr.10A “Rēzekne 1 - Janapole”, Nr.15A “Blaumaņa iela - Dzirkstele” un Nr.13A “Rēzekne 2 – Latvijas finieris - Tūmuži”. Grozījumu rezultātā no valsts budžeta nepieciešamās kompensācijas zaudējumu segšanai pilsētas nozīmes maršrutos, kas iziet ārpus pilsētas teritorijas vairāk kā 30%, ir samazinājušās par 36 360 EUR, salīdzinot ar prognozi, kas tika iesniegta uz 15.02.2019.

Savukārt gadījumā, ja Rēzeknes pilsētas nozīmes maršrutus, kuriem vairāk nekā 30% no kopējā maršruta garuma ir ārpus pilsētas administratīvās teritorijas robežām, nodotu izpildei AS “Rēzeknes autobusu parks”, prognozētā aprēķinātā zaudējumu kompensācija (tajā skaitā peļņa) sastādītu 298 210,90 EUR gadā, kas ir par 113 556,90 EUR vairāk nekā Rēzeknes pilsētas domes iesniegtajā aprēķinā.

**V.Borcovs** paskaidro, ka, iespējams, vēlāk aktualizējot pasažieru plūsmu, nepieciešamās zaudējumu kompensācijas apmērs vēl samazināsies – šobrīd to nav iespējams izvērtēt. Pasažieru plūsmas mērījumus, pieņemot, ka jaunie autobusu kustības saraksti tiek ieviesti no 1.jūlija, varētu veikt uz novembri-decembru.

**S.Maksimovs** aicina atbalstīt ierosinātos grozījumus (*jāņem vērā, ka šogad nepieciešamās zaudējumu kompensācijas apmērs būs mazāks, jo gads ir jau otrajā pusē*).

Padomes locekļi diskutē par sniegto informāciju, tiek ierosināts grozījumus atbalstīt eksperimentāli uz sešiem mēnešiem (līdz 2019.gada beigām) un pēc rezultātu izvērtēšanas lemt par iespēju tos turpināt pastāvīgi.

Pamatojoties uz Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 7.pantu, Ministru kabineta 2013. gada 17. decembra noteikumu Nr.1511 „Sabiedriskā transporta padomes nolikums” 3.1. punktu, astoņiem padomes locekļiem (*D.Merirands, A.Novikova, P.Markēvičs, B.Vīlpa, T.Trubača, L.Olante, L.Šāvējs, S.Maksimovs*), balsojot “par”, **Sabiedriskā transporta padome nolemj:**

2.1. Saskaņot Rēzeknes pilsētas ierosinātās izmaiņas **uz sešiem mēnešiem – no 2019.gada 1.jūlija līdz 2019.gada 31.decembrim** - un:

2.1.1. no maršrutu saraksta, kas vairāk kā 30% iziet ārpus pilsētas administratīvās teritorijas, **izslēgt** maršrutus Nr. 18 “Blaumaņa iela - Janapole”, Nr. 19 “Blaumaņa iela - Dzirkstele”;

2.2.2. maršrutu sarakstā, kas vairāk kā 30% iziet ārpus pilsētas administratīvās teritorijas, **iekļaut** maršrutus Nr. 10A “Rēzekne 1-Janapole”, Nr. 15A “Blaumaņa iela -Dzirkstele”, Nr. 13A “Rēzekne 2 – Latvijas finieris - Tūmuži”.

2.2.3. Uzdot VSIA “Autotransporta direkcija” Sabiedriskā transporta padomes **novembra - decembra** sēdē informēt par pārvadājumu rezultātiem un to izvērtēšanas rezultātā lemt par attiecīgo grozījumu pastāvīgu ieviešanu.

## 2.pieteikums

**J.Lagzdons** informē par Valkas novada domes atkārtoto lūgumu izveidot jaunu maršrutu Gaujiena – Kalnaine – Valka, lai nodrošinātu sabiedriskā transporta pakalpojumus maršrutā dzīvojošajiem iedzīvotājiem. Ar 2019. gada 1. septembri tiek likvidēta Zvārtavas pagasta Ozolu sākumskola, līdz ar to, pašvaldība prognozē, ka šīs skolas skolēni ar sabiedrisko transportu varētu doties uz izglītības iestādēm Valkā, turklāt sabiedrisko transportu izmantotu arī iedzīvotāji, kuri tādējādi varētu iesaistīties darba tirgū Valkā un Valgā. Lai skolēni nokļūtu skolā un strādājošie darbā, autobusam Valkā no rīta būtu jāpienāk līdz plkst. 08.00 un no Valkas uz Gaujienu jāatiet ap plkst.

17.00. Valkas novada domes iniciatīvu ar savām vēstulēm atbalstījušas arī Apes novada Gaujienas internātpamatskola un Gaujienas pagasta pārvade.

Šobrīd Gaujienas internātpamatskolas vadība nodrošina astoņu izglītojamo nogādāšanu uz skolu un mājām ar skolas autobusu, šos pārvadājumus solot izbeigt jaunā maršruta atvēršanas gadījumā. Skolas autobuss skolēnus pārvadā pēc sekojoša grafika:

1. Braucienu skaits 2 reizes nedēļās (*pirmdienās atbrauc un piektdienās aizbrauc*): Valka-Gaujiena: 1 skolēns; Sēļi-Gaujiena: 3 skolēni; Kalnaine-Gaujiena: 3 skolēni.
2. Braucienu skaits 2 reizes dienā (*brauc uz mājām katru dienu*): Kalnaine-Gaujiena: 1 skolēns.

Noskaidrojot pārvadātāja - SIA "VTU Valmiera"- viedokli, secināts, ka rentablāks varētu būt maršruts Smiltene – Gaujiena – Kalnaine – Valka, kas ierastos Valkā pulksten 8:00 un no Valkas uz Smiltēni sāktu kursēt pulksten 17:00. Šādā gadījumā pārvadātājs prognozē nedaudz mazāku nobraukumu un nedaudz labākus braukšanas apstākļus ceļa seguma dēļ, turklāt posmā Gauja-Smiltene ir regulārāka ceļa seguma uzturēšana. Vienlaikus Smiltēnes filiālē pārvadātājam bāzēti vairāk darbinieku un autobusu, kā rezultātā pārvadātājam būtu vieglāk plānot un organizēt resursus.

Nemot vērā, ka šāds pārvadātāja ierosinājums ļautu izpildīt Valkas novada domes lūgumu par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu, taču netiktu nodrošinātas iespējas Gaujienas internātpamatskolas pārvadājumus ar skolas transportu iekļaut kopējā maršrutu tīklā, Direkcija lūdza pārvadātājam iesniegt finanšu aprēķinu prognozi gan maršrutam, kas kursētu pēc shēmas Smiltene – Gaujiena – Kalnaine – Valka, gan maršrutam, kas kursētu pēc shēmas Valka – Gaujiena – Valka.

Ministru kabineta 2010.gada 13.jūlija noteikumu Nr. 634 "Sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas kārtība maršrutu tīklā" 34. punkts nosaka, ka ieņēmumi (tai skaitā ieņēmumi no biļešu pārdošanas un ieņēmumi, kas gūti, pārvadājot valsts noteiktās personas ar braukšanas maksas atvieglojumiem) jaunā reģionālās nozīmes autobusa maršrutā nedrīkst būt mazāki par 25 % no prognozētajām sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanas izmaksām, izņemot gadījumu, ja maršruts nodrošina iespēju skolēniem apmeklēt izglītības iestādes un ja maršruts ir funkcionāli nepieciešams.

Finanšu analīze: Paredzot, ka jaunais maršruts varētu kursēt darba dienās, sākot no 2019. gada 1. septembra, par maršrutu, kas kursētu pēc shēmas Smiltene – Gaujiena – Kalnaine – Valka nobraukums maršrutu tīklā pieaugtu par 14 432 km (par 2.32%), izmaksas pieaugs par 13 939,- EUR (par 2.32%), ieņēmumi pieaugs par 3 141,- EUR (par 2.52%), kā rezultātā pārvadātājam 2019.gadā zaudējumu kompensācija (t.sk. peļņa) pieaugs par 11 294,- EUR (2.27%).

Par maršrutu, kas kursētu pēc shēmas Valka – Gaujiena – Valka, nobraukums maršrutu tīklā pieaugs par 14 924 km (par 2.4%), izmaksas pieaugs par 14 414,- EUR (par 2.4%), ieņēmumi pieaugs par 2 884,- EUR (par 2.32%), kā rezultātā pārvadātājam zaudējumu kompensācija (t.sk. peļņa) pieaugs par 12 036,- EUR (par 2.42%).

Vidzemes plānošanas reģions neiebilst maršruta Gaujiena-Kalnaine-Valka izveidošanai, vienlaikus uzsverot, ka jauna maršruta atklāšana palielinās maršrutu tīkla gada nobraukumu, kas prasītu papildus līdzekļus valsts piešķirtajā budžeta finansējumā, tomēr šāda maršruta izveidošana nodrošinātu skolēnu nokļūšanu uz/no mācību iestādēm, kā arī, iespējams, veicinātu darba tirgus attīstību pierobežā.



Sabiedriskā transporta padomes locekļi diskutē par ierosinātajiem grozījumiem.

**A.Novikova** uzskata, ka ierosinātajiem grozījumiem nelielās pasažieru plūsmas dēļ nav perspektīvas.

**L.Olante** norāda, ka nav pietiekoša argumentācija, lai būtu iespējams pieņemt šodien lēmumu.

Pamatojoties uz Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 5. panta pirmās daļas 3.punktu, ievērojot minētā likuma 6. pantā noteiktos sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas principus, Ministru kabineta 2013. gada 17. decembra noteikumu Nr.1511 „Sabiedriskā transporta padomes nolikums” 3.1. punktu, astoņiem padomes locekļiem (*D.Merirands, A.Novikova, P.Markēvičs, B.Vīlīpa, T.Trubača, L.Olante, L.Šāvējs, S.Maksimovs*), balsojot “par”, **Sabiedriskā transporta padome nolemj:**

2.2. *Sakarā ar papildus informācijas nepieciešamību, tajā skaitā, par potenciālo pasažieru skaitu no 2019.gada septembra, atlikt* jautājuma izskatīšanu par jauna maršruta Valka – Gaujiena – Valka vai Smiltene – Gaujiena – Valka atklāšanu.

### **3.pieteikums**

**J.Lagzdons** informē par saņemto SIA “URBAN CLOTHING” lūgumu nodrošināt pasažieru vilciena reisu no koncerta “Ozols – jubilejas koncerts” šā gada 6.jūlijā. Saskaņā ar sniegto informāciju tiek plānots, ka minēto koncertu apmeklēs 4000 – 5000 cilvēku, un liela daļa uz pasākumu ieradīsies no Rīgas. Lai nodrošinātu pasažieriem iespēju ar vilcienu pēc koncerta nokļūt atpakaļ Rīgā, tiek lūgts norīkot papildus vilcienu maršrutā Sigulda –Rīga šā gada 7.jūlijā ap plkst.00.00.

Finanšu analīze: Saskaņā ar AS “Pasažieru vilciens” sniegto informāciju, 2019.gadā plānotais nobraukums papildus norīkotajiem dīzeļvilcieniem ir 3497 vilcienkilometri, savukārt nobraukums papildu vilcienam Sigulda –Rīga ir 106 vilcienkilometri.

Par papildus vilciena norīkošanai nepieciešamais finansējums (bez infrastruktūras maksas) ir 60.00 EUR.

**Rīgas plānošanas reģions** ierosinājumu atbalsta, ja netiek paredzēts papildus finansējums no valsts budžeta (t.sk. maksa par infrastruktūru).

Padomes locekļi diskutē par sniegto informāciju.

Pamatojoties uz Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 5. panta pirmās daļas 3.punktu, ievērojot minētā likuma 6. pantā noteiktos sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas principus, Ministru kabineta 2013. gada 17. decembra noteikumu Nr.1511 „Sabiedriskā transporta padomes nolikums” 3.1. punktu, astoņiem padomes locekļiem (*D.Merirands, A.Novikova, P.Markēvičs, B.Vīlīpa, T.Trubača, L.Olante, L.Šāvējs, S.Maksimovs*) balsojot “par”, **Sabiedriskā transporta padome nolemj:**

2.3. Apstiprināt izmaiņas reģionālās nozīmes maršrutu tīklā pa dzelzceļu un maršrutā Rīga-Sigulda 2019.gada 7.jūlijā norīkot papildus vilcienu ap plkst. 00.00 no Sigulda uz Rīgu.

#### **4.pieteikums**

**J.Lagzdons** informē par AS “Pasažieru vilciens” ierosinājumu izmaiņām vilcienu maršrutos Rīga –Krustpils un Rīga –Madona. Plānojot turpmāko pasažieru pārvadājumu apjomu, dzelzceļa tīkla maršrutu optimizācijas nolūkā, ir iesniegti priekšlikumi sekojošiem grozījumiem:

##### 1.maršrutā **Rīga –Krustpils:**

- slēgt vilcienu plkst.8.21 no Rīgas uz Krustpili ar izpildi brīvdienās;
- slēgt vilcienu plkst.11.54 no Krustpils uz Rīgu ar izpildi brīvdienās;
- atklāt vilcienu plkst.18.51 no Rīga uz Krustpili ar izpildi katru dienu;
- atklāt vilcienu plkst.05.48 no Krustpils uz Rīgu ar izpildi katru dienu.

##### 2.maršrutā **Rīga –Madona:**

- slēgt vilcienu plkst.18.51 no Rīgas uz Pļaviņām ar izpildi pirmdienās, otrdienās, trešdienās, ceturtdienās un sestdienās;
- slēgt vilcienu plkst.18.51 no Rīgas uz Madonu ar izpildi piektdienās un svētdienās;
- slēgt vilcienu plkst.05.18 no Madonas uz Rīgu ar izpildi sestdienās un pirmdienās;
- slēgt vilcienu plkst.06.07 no Pļaviņām uz Rīgu ar izpildi otrdienās, trešdienās, ceturtdienās, piektdienās, svētdienās;
- atklāt vilcienu plkst.18.20 no Rīgas uz Madonu ar izpildi piektdienās;
- atklāt vilcienu plkst.13.28 no Rīgas uz Madonu ar izpildi svētdienās;
- atklāt reisu plkst.07.10 no Madonas uz Rīgu ar izpildi sestdienās;
- atklāt reisu plkst.16.40 no Madonas uz Rīgu ar izpildi svētdienās.

Minētie grozījumi ir saskaņoti ar Madonas novada pašvaldību. Piedāvātās izpildes laiku izmaiņas ļautu gan Madonas novada iedzīvotājiem, gan Madonas novada apmeklētājiem pilnvērtīgi izmantot maršruta galapunktos piedāvātos pakalpojumus, savlaicīgi tajos nokļūstot vai atgriežoties.

Tāpat, atsaucoties uz Cēsu novada pašvaldības vēstuli, **J.Lagzdons** informē par AS “Pasažieru vilciens” ierosinājumu sekojošām izmaiņām maršrutā Rīga –Sigulda – Valmiera –Lugaži, lai nodrošinātu Cēsu un Siguldas iedzīvotājiem ērtu un ātru nokļūšanu no rīta uz Rīgu un pēcpusdienā atpakaļ Siguldā un Cēsīs:

- atklāt vilcienu –ekspresi (pieturas “Rīga”, “Zemitāni”, “Sigulda”, “Cēsis”) ap plkst.17.30 no Rīgas uz Cēsīm ar izpildi darba dienās;
- atklāt vilcienu –ekspresi (pieturas “Cēsis”, “Sigulda”, “Zemitāni”, “Rīga”) ap plkst.7.10 no Cēsīm uz Rīgu ar izpildi darba dienās.

Vienlaicīgi, lai izlīdzināti vilcienu kursēšanas grafiku, var tikt mainīti jau esošo vilcienu atiešanas laiki no galapunktiem un citām pieturām. Jauno vilcienu izpildes laiki ir saskaņoti ar Cēsu novada pašvaldību.

**J.Lagzdins** paskaidro, ka, apstiprinot minētās izmaiņas, attiecīgi tiks nedaudz grozīti reģionālās nozīmes autobusu maršrutu izpildes laiki.

Finanšu analīze: grozījumu maršrutos Rīga –Madona, Rīga - Krustpils rezultātā nepieciešamās zaudējumu kompensācijas apmērs - 21 689 EUR; maršrutā Rīga-Lugaži - 9 105 EUR (kopumā - 12 584 EUR).

**Rīgas, Zemgales un Vidzemes plānošanas reģioni** atbalsta ierosinātās izmaiņas.

**I.Zaļais** papildina, ka AS “Pasažieru vilciens” izvērtēšanai bija piedāvājusi arī Valmieras virzienu – 2 pāri dīzeļvilcienu Rīga-Valmiera-Rīga (1 pāra Rīga-Valmiera-Rīga vietā).

**P.Markēvičs** vērš uzmanību par nepieciešamību atgriezties pie nepieprasīto staciju slēgšanas un uzskata, ka revīziju ir jāveic jau šobrīd. Attiecībā uz piedāvātajiem grozījumiem, ir jādomā kompleksi (arī par autobusu pielāgošanu pie vilcienu stacijām).

Padomes locekļi diskutē par sniegto informāciju, tajā skaitā, izvērtē piedāvāto grozījumu variantu Valmieras virzienā.

Pamatojoties uz Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 5. panta pirmās daļas 3.punktu, ievērojot minētā likuma 6. pantā noteiktos sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas principus, Ministru kabineta 2013. gada 17. decembra noteikumu Nr.1511 „Sabiedriskā transporta padomes nolikums” 3.1.punktu, astoņiem padomes locekļiem (*D.Merirands, A.Novikova, P.Markēvičs, B.Vīlpa, T.Trubača, L.Olante, L.Šāvējs, S.Maksimovs*) balsojot “par”, **Sabiedriskā transporta padome nolemj**:

2.4. Apstiprināt sekojošas izmaiņas reģionālās nozīmes maršrutu tīklā pa dzelzceļu:

2.4.1. maršrutā **Rīga –Krustpils**:

2.4.1.1. slēgt vilcienu plkst.08.21 no Rīgas *ar izpildi brīvdienās*;

2.4.1.2. slēgt vilcienu plkst.11.54 no Krustpils *ar izpildi brīvdienās*;

2.4.1.3. atklāt vilcienu plkst.18.51 no Rīgas *ar izpildi katru dienu*;

2.4.1.4. atklāt vilcienu plkst.05.48 no Krustpils *ar izpildi katru dienu*.

2.4.2. maršrutā **Rīga –Madona**:

2.4.2.1. slēgt vilcienu plkst.18.51 no Rīgas uz Pļaviņām *ar izpildi pirmdienās, otrdienās, trešdienās, ceturtdienās un sestdienās*;

2.4.2.2. slēgt vilcienu plkst.18.51 no Rīgas uz Madonu *ar izpildi piektdienās un svētdienās*;

2.4.2.3. slēgt vilcienu plkst.05.18 no Madonas uz Rīgu *ar izpildi sestdienās un pirmdienās*;

2.4.2.4. slēgt vilcienu plkst.06.07 no Pļaviņām uz Rīgu *ar izpildi otrdienās, trešdienās, ceturtdienās, piektdienās, svētdienās*;

2.4.2.5. atklāt vilcienu plkst.18.20 no Rīgas uz Madonu *ar izpildi piektdienās*;

2.4.2.6. atklāt vilcienu plkst.13.28 no Rīgas uz Madonu *ar izpildi svētdienās*;

2.4.2.7. atklāt vilcienu plkst.07.10 no Madonas uz Rīgu *ar izpildi sestdienās*;

2.4.2.8. atklāt vilcienu plkst.16.40 no Madonas uz Rīgu *ar izpildi svētdienās*.

### 2.4.3. maršrutā **Rīga –Sigulda –Valmiera –Lugaži:**

2.4.3.1. atklāt vilcienu – ekspresi ar pieturām “Rīga”, “Zemitāni”, “Sigulda”, “Cēsis” ap plkst.17.30 no Rīgas uz Cēsīm *ar izpildi darba dienās;*

2.4.3.2. atklāt vilcienu – ekspresi ar pieturām “Cēsis”, “Sigulda”, “Zemitāni”, “Rīga” ap plkst.07.10 no Cēsīm uz Rīgu *ar izpildi darba dienās.*

## 5.pieteikums

**J.Lagzdons** informē par AS “Pasažieru vilciens” saņemto ierosinājumu, atsaucoties uz nodibinājuma “Fonds atvērtaī sabiedrībai “DOTS” iesniegumu, par pasažieru vilciena reisu nodrošināšanu uz un no sarunu festivāla “Lampa 2019” Cēsīs šā gada 28.un 29.jūnijā.

Lai nodrošinātu pasažieriem iespēju ar vilcienu nokļūt uz festivālu un atpakaļ Rīgā, tiek lūgts norīkot papildus vilcienu maršrutā Rīga –Cēsis –Rīga: *28.jūnijā vilcienu Cēsis –Rīga ap plkst.23:45; 29.jūnijā vilcienu Rīga –Cēsis ap plkst.09:15; 30.jūnijā vilcienu Cēsis –Rīga ap plkst.00:20.*

Sadarbība ar fondu ir īstenota divus iepriekšējos gadus. Interese par festivālu ar katru gadu pieaug un pasažieri novērtē iespēju izmantot vilcienu satiksmi, lai nokļūtu festivāla norises vietā un pēc tam arī atgrieztos mājās. 2018.gadā festivāla apmeklētāju skaits sasniedza 16 000, šogad tas tiek plānots vēl lielāks. Palielinoties apmeklētāju skaitam, pieaug arī interese par vilcienu satiksmi.

Finanšu analīze: 2019.gadā plānotais nobraukums papildus norīkotajiem dīzeļvilcieniem ir 3497 vilcienkilometri, savukārt nobraukums papildu vilcieniem Rīga –Cēsis –Rīga ir 558 vilcienkilometri. Nepieciešamais papildus finansējums grozījumu rezultātā – 275 EUR.

Rīgas plānošanas reģions atbalsta, ja netiek paredzēts papildus finansējums no valsts budžeta (t.sk. maksa par infrastruktūru). Vidzemes plānošanas reģions atbalsta papildus vilcienu norīkošanu (Cēsu novada pašvaldība atbalsta).

Sabiedriskā transporta padomes locekļi diskutē par sniegto informāciju.

Pamatojoties uz Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 5. panta pirmās daļas 3.punktu, ievērojot minētā likuma 6. pantā noteiktos sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas principus, Ministru kabineta 2013. gada 17. decembra noteikumu Nr.1511 „Sabiedriskā transporta padomes nolikums” 3.1. punktu, astoņiem padomes locekļiem (*D.Merirands, A.Novikova, P.Markēvičs, B.Vīlpa, T.Trubača, L.Olante, L.Šāvējs, S.Maksimovs*) balsojot “par”, **Sabiedriskā transporta padome nolemj:**

2.5. Apstiprināt izmaiņas reģionālās nozīmes maršrutu tīklā pa dzelzceļu un maršrutā **Rīga-Cēsis** norīkot papildus vilcienus:

2.5.1. 2019.gada 28.jūnijā ap plkst. 23.45 no Cēsīm;

2.5.2. 2019.gada 29.jūnijā ap plkst. 09.15 no Rīgas;

2.5.3. 2019.gada 30.jūnijā ap plkst. 00.20 no Cēsīm.

## 6.pieteikums

**J.Lagzdons** informē par SIA “Sabiedriskais autobuss” iesniegumu izmaiņām maršrutā Nr.5293 Ventspils –Mazirbe, ierosinot maršruta izpildi pagarināt līdz Kolkai (šobrīd kursē līdz Mazirbes tautas manam), kā rezultātā reisu garums palielinātos no 72.8 km uz 94.9 km –pieaugums par 22.1 km reisā. Saskaņā ar pasažieru plūsmas datiem 2018.gada sezonā visos maršruta Nr.5293 Ventspils – Mazirbe reisos kopā ir pārvadāti 1904 pasažieri (maršruts kursē sezonā no 1.05. līdz 30.09.), kas ir 5,8 pasažieri reisā (maksimāli 16 pasažieri reisā 2 reizes sezonā). Reisu izpilde šobrīd tiek veikta ar mazas ietilpības autobusiem (līdz 22 sēdvietām).

Grozījumu rezultātā nepieciešamās zaudējumu kompensācijas apmērs - 3 337.12 eur.

VSIA “Autotransporta direkcija” neatrod objektīvu pamatojumu minētā maršruta pagarināšanai, drīzāk nepieciešams izvērtēt iespēju maršrutu slēgt.

Kurzemes plānošanas reģions atbalsta ierosinātos grozījumus.

Sabiedriskā transporta padomes locekļi diskutē par sniegto informāciju.

Pamatojoties uz Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 5. panta pirmās daļas 3.punktu, ievērojot minētā likuma 6. pantā noteiktos sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas principus, Ministru kabineta 2013. gada 17. decembra noteikumu Nr.1511 „Sabiedriskā transporta padomes nolikums” 3.1. punktu, astoņiem padomes locekļiem (*D.Merirands, A.Novikova, P.Markēvičs, B.Vīlpa, T.Trubača, L.Olante, L.Šāvējs, S.Maksimovs*) balsojot “par”, **Sabiedriskā transporta padome nolemj:**

**2.6. Neatbalstīt** ierosinājumu reģionālās nozīmes maršruta **Nr. 5293 Ventspils-Mazirbe** izpildes pagarināšanai līdz Kolkai.

## 7.pieteikums

**J.Lagzdons** informē, ka, lai Engurē dzīvojošajiem skolēniem nodrošinātu iespēju savlaicīgi pēc mācību beigām Tukuma skolās nokļūt atpakaļ dzīves vietā, saskaņā ar Sabiedriskā transporta padomes 2018.gada 14.decembra lēmumu, no 2019.gada 14.janvāra uz eksperimenta laiku līdz 2019.gada 31.maijam, maršrutā Nr.5543 Tukums –Engure tika atklāti reisi Nr.09 plkst.15.20 no Tukuma AO un Nr.10 plkst.15.55 no Engures (*izpilde – no pirmdienas līdz piektdienai skolu mācību laikā, nekursē svētku dienās*). Izvērtējot eksperimentālo pārvadājumu rezultātus, secināts, ka vidējais pasažieru skaits reisā Nr. 09 ir 5.5 pasažieri, ko kuriem lielākā daļa brauc no viena galapunkta līdz otram, savukārt vidējais pasažieru skaits reisā Nr. 10 – 1.5 pasažieri.

Eksperimentālo pārvadājumu finansiālais izvērtējums: Kopējais ieņēmumu segums pār izmaksām sastāda 15.45%, kas ir zemāk par plānoto (17.15 %). Izmaksas uz 1 km maršrutā Nr.5543 sākotnēji tika plānotas 1,07 EUR, taču 2019.gada janvāra-februāra mēnešos tā bija 1,0975 EUR/km (Pārvadātājs ir sniedzis informāciju, ka

maršrutā Nr.5543 faktiskās izmaksas ir 1,00 EUR/km). Kopējais nobraukums – 3454.4 km un aprēķinātā zaudējumu kompensācija – 3035.12 eur.

Sabiedriskā transporta padomes locekļi diskutē par eksperimentālo pārvadājumu rezultātus, uzskata par iespējamu eksperimentālos reisu iekļaut kopējā maršrutu tīklā, bet Sabiedriskā transporta padomes 2019.gada **decembra sēdē** atkārtoti vērtēt pārvadājumu rezultātus un lemt par minēto reisu turpmāku lietderību.

Pamatojoties uz Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 5. panta pirmās daļas 3.punktu, ievērojot minētā likuma 6. pantā noteiktos sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas principus, Ministru kabineta 2010.gada 13.jūlija noteikumu Nr. 634 “Sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas kārtība maršrutu tīklā” 84.punktu, Ministru kabineta 2013. gada 17. decembra noteikumu Nr.1511 „Sabiedriskā transporta padomes nolikums” 3.4. punktu, astoņiem padomes locekļiem (*D.Merirands, A.Novikova, P.Markēvičs, B.Vīlpa, T.Trubača, L.Olante, L.Šāvējs, S.Maksimovs*) balsojot “par”, **Sabiedriskā transporta padome nolēmj:**

2.7. *Izvērtējot eksperimentālo pārvadājumu rezultātus*, apstiprināt sekojošas izmaiņas reģionālās nozīmes maršrutu tīklā un reģionālās nozīmes maršrutā **Nr. 5543 Tukums-Engure:**

2.7.1. atklāt reisu Nr. 09 plkst. 15.20 no Tukuma autoostas *ar izpildi no pirmdienas līdz piektdienai mācību laikā (nekursē svētku dienās);*

2.7.2. atklāt reisu Nr. 10 plkst. 15.55 no Engures *ar izpildi no pirmdienas līdz piektdienai mācību laikā (nekursē svētku dienās).*

2.7.3. Uzdot VSIA “Autotransporta direkcija” par pienākumu Sabiedriskā transporta padomes 2019.gada **decembra** sēdē informēt par pārvadājumu rezultātiem.

## **8.pieteikums**

**J.Lagzdons** informē Krustpils novada iedzīvotāju lūgumu maršruta Nr. 6952 ”Jēkabpils-Medīlas-Mežāre-Jēkabpils” reisu, kas kursē skolas laikā no rīta un pēcpusdienā, novirzīšanu līdz Sūnu pamatskolai, lai bērni no Mežratītēm, kas mācās šajā skolā varētu savlaicīgi nokļūt uz mācībām un arī pēcpusdienā uz mājām. Tagad bērniem, lai izmantotu šī maršruta reisu no pieturvietas “Sūnu skola” līdz skolai ir jāveic kājām 2.1 kilometrs. Pēcpusdienas reiss varētu kursēt vēlāk, jo stundas beidzas plkst. 15.05 un ja autobuss piebrauktu līdz pieturai pie Sūnu skolas, bērni varētu nokļūt mājās.

Finanšu analīze: Salīdzinot pārvadātāja iesniegto precizēto prognozēto izmaksu un tarifa (braukšanas maksas) aprēķinu (turpmāk – prognoze) par 2019. gadu ar prognozi 2019. gadam pirms plānotajiem maršrutu tīkla grozījumiem, secināms, ka grozījumu rezultātā nobraukums maršrutā Nr. 6952 ”Jēkabpils-Medīlas-Mežāre-Jēkabpils” palielināsies par 703 km (par 2.49%), kā rezultātā pārvadātājam 2019. gadā būs nepieciešama papildus zaudējumu kompensācija (t.sk. peļņa) 608 EUR (2.74%).

Zemgales plānošanas reģions atbalsta ierosinātos grozījumus.  
Padomes locekļi diskutē par sniegto informāciju.

Pamatojoties uz Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 5. panta pirmās daļas 3.punktu, ievērojot minētā likuma 6. pantā noteiktos sabiedriskā transporta pakalpojumu organizēšanas principus, Ministru kabineta 2013. gada 17. decembra noteikumu Nr.1511 „Sabiedriskā transporta padomes nolikums” 3.1. punktu, astoņiem padomes locekļiem (*D.Merirands, A.Novikova, P.Markēvičs, B.Vīlpa, T.Trubača, L.Olante, L.Šāvējs, S.Maksimovs*) balsojot “par”, **Sabiedriskā transporta padome nolemj:**

2.8. Apstiprināt sekojošas izmaiņas reģionālās nozīmes maršrutu tīklā un reģionālās nozīmes maršrutā **Nr. 6952 Jēkabpils-Medīlas-Mežāres-Jēkabpils:**

2.8.1. slēgt reisu Nr. 05 plkst. 07.35 no Jēkabpils autoostas;

2.8.2. atklāt reisu Nr. 09 plkst. 07.40 no Jēkabpils autoostas ar izpildi pirmdienās un piektdienās skolēnu brīvdienās (*izmaiņas braukšanas ātrumā starp pieturām*);

2.8.3. slēgt reisu Nr. 06 plkst. 14.15 no Jēkabpils autoostas;

2.8.4. atklāt reisu Nr. 08 plkst. 14.45 no Jēkabpils autoostas ar izpildi pirmdienās un piektdienās skolēnu brīvdienās (*izmaiņas braukšanas ātrumā starp pieturām*);

2.8.5. slēgt reisu Nr. 04 plkst. 14.15 no Jēkabpils autoostas;

2.8.6. atklāt reisu Nr. 10 plkst. 14.45 no Jēkabpils autoostas ar izpildi no pirmdienas līdz piektdienai skolas laikā (*nekursē svētku dienās; iekļauta pietura “Kūkas”*);

2.8.7. slēgt reisu Nr. 07 plkst. 07.35 no Jēkabpils autoostas;

2.8.8. atklāt reisu Nr. 11 plkst. 07.40 no Jēkabpils autoostas ar izpildi no pirmdienas līdz piektdienai skolas laikā (*nekursē svētku dienās; iekļauta pietura “Kūkas”*).

2.9. Uzdot VSIA “Autotransporta direkcija”, *atbilstoši Lēmuma 2.3., 2.4., 2.5. 2.7. punktam*, veikt attiecīgus grozījumus sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līgumos. Atbilstoši Lēmuma 2.1. *punktam*, veikt attiecīgus grozījumus Vienošanās par pilsētas un reģionālo vietējās nozīmes maršrutu tīkla robežām.

2.10. Lēmums stājas spēkā 2019.gada 17.maijā.

**Par darba kārtības 3. punktu**  
**Par reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta attīstības koncepciju**  
**(2021.-2030.)**

**J.Lagzdons**, papildinot Sabiedriskā transporta padomes 2019.gada 18.aprīļa sēdē prezentēto, prezentē reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta attīstības koncepciju.

Precizējot minētajā sēdē sniegto informāciju par izmaiņām lotēs, iepirkumā šobrīd tiek paredzētas 16 lotes ar kopējo km apjomu- 66.7 milj. km gadā (maršrutu tīkls ir 12.1 milj.km mazāks, nekās tas ir šobrīd).

**J.Lagzdons** informē par veiktā maršrutu tīkla ārējā izvērtējuma<sup>1</sup> rezultātiem (ārējo izvērtējumu veica SIA “PricewaterhouseCoopers” (PwC)):

**1.Būtiskākie PwC secinājumi un priekšlikumi:**

- Sadalījums lotēs ir loģisks, tomēr pastāv papildu iespējas tā optimizācijā. Secinājums pamatots ar to, ka vairāki reisi kursē ārpus savas lotes. Apvienotā maršrutu tīklā (tā daļā), uzlabojot sadarbību divu vai vairāku blakus esošo lotu starpā, var optimizēt tehnisko un nerentablu reisu apkalpošanu;

- Tīkls nodrošina likumā minēto valsts, izglītības un medicīnas iestāžu sasniedzamību ar sabiedrisko transportu 99% apmērā. Identificētas 14 iestādes, kas nav sasniedzamas ar reģionālās nozīmes autobusu maršrutiem;

- Reisos ar vidējo pasažieru skaitu nulle piedāvāts sākt autobusu dienas kustību vai beigt virzienā, kur ir pieprasījums;

- Atsevišķi reisi dublē viens otru, maršrutu posmos braucot ar nelielu laika intervālu – *10 līdz 45 minūtes*;

- Virzieni Rīga–Jelgava, Rīga–Ogre, Rīga–Olaive, Rīga–Sigulda, Rīga–Saulkrasti, Rīga–Sloka, Rīga–Tukums un Rīga–Daugavpils atkārtoti dzelzceļa maršrutus, nepilda sociālo funkciju, līdz ar to jāizvērtē to izpildes iespējas uz komerciāliem principiem;

- Daļa no Pierīgas maršrutiem nepilda sociālo funkciju, tādējādi var būt nodrošināti uz komerciāliem principiem – maršrutus ar vairāk kā 100 000 pasažieru gadā var apkalpot uz komerciāliem principiem vai arī jāizvērtē to iekļaušanas iespējas Rīgas pilsētas maršrutu tīklā;

- Tiešo reisu skaits, kas savieno Rīgu ar vairākiem galapunktiem, ir pārāk liels. Tiek piedāvāts izvērtēt iespējas nodrošināt nokļūšanu no mazāk apdzīvotām vietām līdz Rīgai ar ērtu pārsēšanos autoostā;

- Lielākais sabiedriskā transporta drauds ilgtermiņā ir pieaugošā autotransporta popularitāte. Tiek piedāvāts koriģēt transporta attīstības jaunās pamatnostādnes, paredzot Park & Ride infrastruktūras attīstību. Piedāvāts laika taupīšanas nolūkam attīstīt sabiedriskā transporta eksprešu maršrutus, prioritāri pa dzelzceļu.

---

<sup>1</sup> Uzdevums - veikt maršrutu tīkla no 2021.–2030.gadam projekta apjoma un sadalījuma lotēs izvērtējumu, sniedzot novērtējumu tā atbilstībai kvalitātes rādītājiem, kas noteikti sabiedriskā transporta nozari reglamentējošos normatīvajos aktos, plānošanas dokumentos; nodrošinot sabiedriskā transporta pakalpojumu pieejamību un sasniedzamību visā Latvijas teritorijā.



## 2.Ārējā izvērtējuma rezultātā veiktās darbības:

- Daļa no 14 nosauktajām iestādēm sasniedzama ar pilsētas maršruti, daļa – ar dzelzceļa maršruti, bet līdz atlikušajām nav nepieciešams nodrošināt regulāru sabiedriskā transporta satiksmi;

- Tehniskie reisu gadījumā priekšlikums galvenokārt ir ņemts vērā; izvērtējot iesniegto sarakstu ar vidējo pasažieru skaitu nulle, virkne reisu nav iekļauti maršrutu tīklā;

- Dublējošo reisu gadījumā priekšlikums iespēju robežās ņemts vērā – saglabāti reisi, kuros pasažieru skaits ir lielāks par viena autobusa ietilpību;

- Priekšlikums saistībā ar Komerciālajiem maršrutiem lielākoties ir ņemts vērā – Pierīgas maršruti, kas šobrīd dublē vilciena maršrutus, tiks izpildīti uz komerciāliem principiem;

- Pierīga: daļa komercijai vai pilsētas transporta nodošanai piedāvāto reisu paredzēti skolēnu nogādāšanai līdz izglītības iestādēm, šie maršruti nav paralēli dzelzceļa maršrutiem. Perspektīvā iespējama maršrutu iekļaušana pilsētas maršrutu tīklā;

- Savienojumi ar Rīgu: priekšlikums daļēji ņemts vērā, perspektīvā veidojot nokļūšanu līdz galamērķim ar vienu pārsēšanos (pamatā uz vilcienu). Uzlabojoties pārsēšanās iespējām, plānots pārskatīt reisu skaitu līdz Rīgai, nodrošinot ātrāku nokļūšanu galamērķī, kombinējot autobusu un vilcienu maršrutus.

**K.Grīviņa** informē par Konceptijā veiktajām izmaiņām saistībā ar **kompensācijas aprēķināšanu.**

### Kompensācijas aprēķināšanas formula

Nobraukums x piedāvātā līgumcena – biļešu ieņēmumi + citi izdevumi + papildus peļņa par kvalitāti

Līgumcena tiek noteikta atklāta konkursa kārtībā, ņemot vērā izvirzītās pakalpojuma kvalitātes prasības, plānotos izdevumus pakalpojumu nodrošināšanai, minimālo atalgojumu šoferiem, un plānoto peļņu.

Ņemot vērā šoferu trūkumu nozarē, kā risinājums tiek piedāvāts noteikt minimālo stundas tarifa likmi tikai par transportlīdzekļa vadīšanas laiku: pirmajos četros gados – 5 eur; nākamajos trīs – 6 eur un pēdējos trīs – 7 eur/h.

Paredzēts, ka tiks segti arī izdevumi sakarā ar piemēroto PVN braukšanas maksas atvieglojumiem, bet nesegs atsevišķi zaudējumus par personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem pārvadāšanu

Līgumcena tiek noteikta trīs periodiem: 2021-2024; 2025-2027; 2028-2030, kas nozīmē, ka to pārskatīt nav paredzēts, tādējādi risku uzņemas abas Puses.

Papildu peļņu par kvalitāti - *par pakalpojuma pienācīgas kvalitātes nodrošināšanu (kustības grafiks; reisu izpilde; pasažieru apkalpošana)* - plānots piemērot no 2025.gada - lai pilnvērtīgi izvērtētu sniegto pakalpojumu kvalitāti, ir plānoti apjomīgi sistēmas atjauninājumi (nepieciešamības darbības tiks veiktas attālināti, lai nenoslogotu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējus).

Finansiālā ietekme ietver piesardzīgi veiktus aprēķinus, jo šobrīd grūti noprognozēt pasažieru paradumus. Minētie aprēķini veikti, ievērtējot maksimāli visus

riskus. Aprēķinu rezultātā secināms, ka faktisko un plānoto zaudējumu apmērs 2021.gadā sastāda – 38 miljoni EUR (atbilst plānam), savukārt 2030.gadā – 54 miljoni EUR.

Sabiedriskā transporta padomes locekļi diskutē par prezentēto koncepciju, uzklasa sēdes dalībnieku viedokļus, meklē risinājumus konstatētajiem problēmjasautājumiem u.tml., *tajā skaitā:*

**P.Markēvičs** atgādina, ka, atbilstoši likumam, maršrutos ar lielu pasažieru plūsmu un tur, kur ir iespējams sabiedriskā transporta pakalpojumus sniegt pa dzelzceļu, tas ir jādara, savukārt autobusu maršruts attiecīgajā posmā ir jānodod komercializācijai. To provizoriski vajadzētu ietvert koncepcijā jau tagad neatkarīgi no tā, cik liels ritošais sastāvs ir pieejams (*infrastruktūra tiek dārgi uzturēta, līdz ar to jāskatās arī Daugavpils, Liepājas, Ventspils, Cēsu virziens kā vilcienu ekspreša reisi – nevajadzētu skatīties tikai uz elektrificēto zonu*).

**I.Zaļais** norāda, ka potenciāli jau no 2021.gada ir iespējams to pilnīgā izpildīt Daugavpils virzienā.

**Satiksmes ministrs** atbalsta Dzelzceļa departamenta komentāru un, ņemot vērā AS “Pasažieru vilciens” pārstāvja minēto, uzdod precizēt uz komerciāliem principiem apkalpojamo maršrutu sarakstu, papildinot to ar Rīga-Daugavpils virzienu, un attiecīgi informāciju par maršrutu tīkla sadalījumu (apjomu) lotēs.

### **I.Ošeniķis norāda sekojošo:**

- par līgumcenas noteikšanu trīs periodiem bez iespējas tās apmēru pārskatīt līguma darbības laikā (*tā nav pareiza pieeja – ir jābūt vienai cenai ar iespēju to pārskatīt*) – kā reāli pārvadātājs to šobrīd var izvērtēt? - uzskata, ka tā nav pareiza pieeja, kā arī vērs uzmanību, ka līgumcenas jautājumā minēts tika tikai šofera atalgojums – tas nozīmē, ka citiem darbiniekiem algas nemainīsies 10 gadus!?

- iebilst PwC veiktā izvērtējuma secinājumam, ka attiecīgos maršrutos netiek pildīta sociāla funkcija.

- runājot par komerciālajiem maršrutiem, sākotnēji būtu nepieciešami atbilstoši grozījumi normatīvajos aktos – šobrīd normatīvie akti šādus komerciālo principu maršrutu neparedz un tādējādi nav garantijas, ka iedzīvotājiem līdzvērtīgs sabiedriskā transporta pakalpojumu apjoms 2021.gadā.

**PwC pārstāvis** norāda, ka sabiedriskā transporta risks Nr. 1 – privātais autotransports, kas ir jārisina – ja šajā jomā nekas nemainīsies, tad izmaksas pēc desmit gadiem būtiski mainīsies. Ir jāievērtē arī iedzīvotāju skaita sarukums (katastrofālas izmaiņas ik gadu – gandrīz par 1 %), kā rezultātā ieņēmumi būtiski saruks (par vairākiem miljoniem). Tāpat ir jādomā par peļņas palielināšanas iespējām – tikai un vienīgi tarifu paaugstināšana to nepaveiks pilnīgi.

Atbildot uz I.Ošeniķa jautājumu, paskaidro, ka secinājums par sociālās funkcijas nenodrošināšanu konkrētajos maršrutos balstīts uz apstākli, ka liels pasažieru skaits, ko var apkalpot uz komerciāliem principiem.

**K.Godiņš** izskaidro situāciju attiecībā uz spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem, kas neietekmē iespēju izsludināt konkursu, savukārt normatīvais regulējums attiecībā uz

maršrutiem, kas tiek izpildīti uz komerciāliem principiem, tiks attiecīgi sakārtots. **K.Godiņš** vērš uzmanību uz būtisku niansi – Pasūtītājs ir tas kurš, pasūtot konkrētu sabiedriskā transporta pakalpojumu apjomu, uzņemas arī zināmas garantijas un atbildību, tajā skaitā, ieklāties finansējumā, līdz ar to nevar pasūtīt vairāk, kā var atļauties un to būtu vēlams saprast visām pusēm – tieši šī iemesla dēļ esošais maršrutu tīkls tiek maksimāli pārskatīts.

**V.Ļeonova** paskaidro, ka attiecībā uz līgumcenas noteikšanu beidzot esam nonākuši pie situācijas, ka iespējamie riski starp valsti un pakalpojumu sniedzēju tiek dalīti uz pusēm, jo līdz šim visus risku uzņēmas valsts, bet situācijā, kad ir nepietiekams valsts budžeta finansējums, tā tas vairs nevar turpināties. Salīdzinot ar aprēķiniem, kādi tika izsniegti uz 2008.gadā koncesijas konkursa piedāvājumos, kas tika gatavoti uz 12 gadiem, nav konstatējami šķēršļi līgumcenas aprēķinu veikšanai trīs periodiem 10 gadu ietvarā. Jo jau koncesijas konkursa piedāvājumos, pakalpojumu sniedzējs veica aprēķinu nepieciešamajam zaudējumu kompensācijas apmēram visam 12 gadu periodam. Komersantam būtu jāspēj to prognozēt.

**L.Krongorns** nepiekrīt, ka ministru kabineta noteikumi Nr. 435 ir kārtībā un, izstrādājot konkursa nolikumu, lūdz precīzi definēt atalgojuma stundas tarifa likmi (vai tas ir domāts Darba likuma izpratnē, ar vai bez piemaksām utt.).

Notiek diskusija par līgumcenu un tarifa likmi (terminoloģiju).

**K.Godiņš** izskaidro, ka šī noteiktā stundas tarifa likme ir par darbu pie stūres (autobusa vadīšanas laiks) un nekāda cita veida variācijas nav plānots piedāvāt (dīkstāves un tamlīdzīgas lietas ir risināmas starp darba devēju un ņēmēju), savukārt par sagatavošanās laiku ir precīzi atrunāts, ka ziemā tās 30 minūtes un vasarā – 15 minūtes, kas tiek attiecīgi attiecinātas un apmaksātas. Stundas likmes noteikšana bija nepieciešama, lai izslēgtu jebkādas manipulācijas uz autovadītāju rēķina, un tā tika noteikta, vadoties no tā, ko varam atļauties un tā, ko prasa arodbiedrība.

Nemot vērā sēdes dalībnieku iebildumus, **Satiksmes ministrs** aicina VSIA “Autotransporta direkcija” pārbaudīt stundas tarifu likmes 5 – 6 – 7 *eur* pamatotību un atbilstību prognozei un labai praksei.

**K.Godiņš, K.Grīviņa** informē, ka tiks pārbaudīti stundas likmes aprēķini un kā tie attiecas uz Darba likuma izpildi.

**Satiksmes ministrs** aicina kopumā atbalstīt izstrādāto Konceptiju – uzskata, ka tam ir pietiekams pamats, nosacījumi ir pietiekoši elastīgi, lai varētu virzīties uz Ministru kabinetu un turpināt darbu pie iepirkuma dokumentācijas sagatavošanas. Ir jāņem vērā arī pienākums nodrošināt konkurenci, jāņem vērā apstākļi par valsts budžeta līdzekļu samazināšanu, tādēļ tika piesaistīts PwC, jo mums bija jābūt skaidram, cik daudz naudas vajadzēs konkursa rezultātā. Satiksmes ministrs izsaka cerību, ka tomēr izdosies pārliecināt un piesaistīt pasažierus sabiedriskā transporta izmantošanā, un rezultātā finanšu ietekme samazināsies. Tāpat Satiksmes ministrs atbalsta aktīvas tarifu izmaiņas – braukšanas maksas palielināšanu, vēlreiz lūdz izvērtēt un iekļaut Daugavpils virzienu pie komerciālajiem maršrutiem, pārskatīt finanšu ciparus saistībā ar stundas tarifa likmi. Uzskata, ka formula attiecībā uz konkursa piedāvājuma

iesniegšanu, ir daudz paredzamāka gan pārvaldātajam, gan arī valstij. Satiksmes ministrs izsaka pateicību VSIA "Autotransporta direkcija" par ieguldīto darbu šīs Konceptijas izstrādē.

**P.Markēvičs** lūdz Autotransporta direkciju iekšējai lietošanai sagatavot pesimistiskāku laika grafiku, ievērtējot iespējamās tiesvedības. Šobrīd sagatavotais laika grafiks ir ļoti optimistisks un līdz ar to var rasties situācija, ka kāds jautājums Sabiedriskā transporta padomei atkal jārisina īsos termiņos.

**L.Olante** vērs uzmanību, ka pašvaldības nav informētas par plānotajām izmaiņām, kā arī pašvaldību viedoklis šajā procesā nav noskaidrots – viss notiek lielā steigā un valstiskā mērogā, bez tam divu dienu laikā nav iespējams sniegt objektīvu atzinumu par koncepciju. Pašvaldību secinājums – *"vieni karti zīmē, citi plāno maršrutus"*. Tāpat L.Olante norāda, ka, atbilstoši pašvaldības atzinumam, maršruta Rīga-Sigulda turpmāka izpilde uz komerciāliem principiem nav pareiza, tas pats attiecas arī uz Olaines un Salaspils virzienu - nav skaidrības, tajā skaitā, kādi būs nosacījumi uz sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu pašiem novada iedzīvotājiem (vai pievedīs uz staciju, nepievedīs u.tml.). Pašvaldības neinteresē lotes, bet gan maršruti, kādi tiek saglabāti – nav skaidrības.

Nemot vērā **L.Olantes** komentāru attiecībā uz Lēmumprojekta 2.pielikuma 5.punktā ietverto nosacījumu *"reģionālās nozīmes maršrutos, kuros sabiedriskā transporta pakalpojumi tiek sniegti atbilstoši komerciāliem principiem, zaudējumu kompensācijas netiek maksātas"*, Padomes locekļi vienojas no lēmumprojekta to izslēgt.

**T.Trubača** lūdz detalizēti izvērtēt vai pie esošā budžeta apjoma būtu nepieciešams maksāt papildus peļņu par kvalitāti, jo pamatojumam finansējuma nepieciešamībai tomēr būtu jābūt maksimāli objektīvam, balstītam uz objektīviem kritērijiem, nevis aprēķini jābalsta uz subjektīviem kritērijiem. Savukārt ziņojumā Ministru kabinetam sadaļu par finansējumu ir jāatspoguļo skaidri un detalizēti, iekļaujot visu zaudējumu kompensācijas apjomu, kuru plāno segt no valsts budžeta (autobusu un vilcienu pārvadājumos).

**V.Ļeonova** izskaidro piedāvātā lēmumprojekta saturu.

**D.Merirands** uzskata, ka ir jāvirzās uz priekšu, lai sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšana netiktu pārtraukta pavisam.

Pamatojoties uz Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 5.panta pirmās daļas 3.punktu, Eiropas Parlamenta un Padomes 2007.gada 23.oktobra regulā (EK) Nr. 1370/2007 par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, un ar ko atceļ Padomes regulu (EEK) Nr. 1191/69 un Padomes regulu (EEK) Nr. 1107/70 7.panta 2.punktu, Sabiedriskā transporta padomes 2018.gada 6.aprīļa Lēmumam Nr. 8 "Par sabiedriskā transporta organizēšanu reģionālās nozīmes maršrutu tīklā (2021.-2030.)", Ministru kabineta 2013. gada 17. decembra noteikumu Nr.1511 „Sabiedriskā transporta padomes nolikums” 3.4. punktu, astoņiem Sabiedriskā transporta padomes locekļiem (*D.Merirands, A.Novikova, P.Markēvičs, B.Vīlpa,*

*T.Trubača, L.Olante, L.Šāvējs, S.Maksimovs*) balsojot “par”, **Sabiedriskā transporta padome nolemj:**

3.1. Pieņemt zināšanai VSIA “Autotransporta direkcija” izstrādāto reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta attīstības koncepciju (*laika periodam 2021. – 2030.gadam*);

3.2. Grozīt Sabiedriskā transporta padomes 2018.gada 6.aprīļa lēmumu Nr. 8 “*Par sabiedriskā transporta organizēšanu reģionālās nozīmes maršrutu tīklā (2021.-2030.)*” attiecībā uz reģionālās nozīmes maršrutu tīkla apjomu un sadalījumu maršrutu tīkla daļās (lotēs):

3.2.1. paredzot, ka uz atklāta konkursa izsludināšanas brīdi maksimālais maršrutu tīkla daļu (lošu) skaits var sasniegt 16 (sešpadsmit);

3.2.2. izsakot jaunā redakcijā 2018.gada 6.aprīļa sēdes protokolu pielikumu Nr. 1 “Maršrutu tīkla sadalījums lotēs” un pielikumu Nr. 2 “Galvenie tiesību piešķiršanas nosacījumi un katrā maršrutu tīkla daļā (lotē) maksimāli pieļaujamais apjoma palielinājums vai samazinājums” (*šī Lēmuma 1. un 2.pielikums*);

3.3. Uzdot VSIA “Autotransporta direkcija” par pienākumu organizēt tikšanos un iepazīstināt plānošanas reģionus ar izstrādāto reģionālās nozīmes sabiedriskā transporta attīstības koncepciju, detalizēti iepazīstinot ar plānoto maršrutu tīklu un tā apjomu, kā arī sniedzot detalizētu informāciju par plānotiem apjoma samazinājumiem;

3.4. Uzdot VSIA “Autotransporta direkcija”, atbilstoši Lēmuma 3.2. punktā noteiktajam, publicēt Eiropas Oficiālajā Vēstnesī informāciju par grozījumiem 2019.gadā plānotajā konkursā;

3.5. Uzdot VSIA “Autotransporta direkcija”, atbilstoši izstrādātajā sabiedriskā transporta attīstības koncepcijā atspoguļotajam, sagatavot atklāta konkursa *par tiesību piešķiršanu sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai* dokumentāciju un nākamajā Sabiedriskā transporta padomes sēdē iesniegt to saskaņošanai;

3.6. Lēmums stājas spēkā 2019.gada 10.maijā.



**Detalizēta informācija par tiesību piešķiršanas procedūrā plānotām maršrutu tīkla daļām (lotēm), katrā maršrutu tīkla daļā (lotē) maksimāli pieļaujamais apjoma palielinājums vai samazinājums**

<b>Nr. p.k.</b>	<b>Maršrutu tīkla daļas (lotes) nosaukums</b>	<b>Plānotais nobraukums līguma izpildes laikā (milj. km)</b>	<b>Gadā plānotais nobraukums (milj. km)</b>	<b>Pieļaujamais nobraukuma samazinājums vai palielinājums uz konkursa izsludināšanas brīdi - līdz (%)<sup>3</sup></b>	<b>Pieļaujamais nobraukuma samazinājums vai palielinājums no iepirkumu dokumentācijā iekļautā plānotā nobraukuma visā līguma darbības laikā - līdz (%)<sup>4</sup></b>
1.	Pierīga	59,87	6,0	+/- 10%	+/- 30%
2.	Ogre, Aizkraukle	28,03	2,8	+/- 10%	+/- 30%
3.	Limbaži, Sigulda	44,91	4,5	+/- 10%	+/- 30%
4.	Ventspils	30,03	3,0	+/- 10%	+/- 30%
5.	Talsi, Tukums	39,67	4,0	+/- 10%	+/- 30%
6.	Kuldīga, Saldus	24,99	2,5	+/- 10%	+/- 30%
7.	Liepāja	54,94	5,5	+/- 10%	+/- 30%
8.	Jelgava, Dobeles	41,95	4,2	+/- 10%	+/- 30%
9.	Bauska	33,26	3,3	+/- 10%	+/- 30%
10.	Jēkabpils, Preiļi, Līvāni	40,05	4,0	+/- 10%	+/- 30%
11.	Cēsis	36,66	3,7	+/- 10%	+/- 30%

<sup>3</sup> No plānotā nobraukuma visā līguma darbības laikā

<sup>4</sup> No iepirkumu dokumentācijā iekļautā plānotā nobraukuma visā līguma darbības laikā.  
STPProt\_10052019\_nr.5\_Sabiedriskā transporta padomes sēdes protokols

12.	Valmiera, Valka, Smiltene	50,12	5,0	+/- 10%	+/- 30%
13.	Gulbene, Alūksne, Balvi	48,01	4,8	+/- 10%	+/- 30%
14.	Madona	26,59	2,7	+/- 10%	+/- 30%
15.	Daugavpils, Krāslava	45,79	4,6	+/- 10%	+/- 30%
16.	Rēzekne, Ludza	45,49	4,5	+/- 10%	+/- 30%

**Informācija par maršrutiem, kuros sabiedriskā transporta pakalpojumi tiks sniegti,  
atbilstoši komerciāliem principiem**

<b>Nr. p.k.</b>	<b>Uz komerciāliem principiem apkalpojamie maršruti</b>
1.	Rīga-Olaine
2.	Rīga-Sigulda
3.	Rīga-Salaspils
4.	Rīga-Jelgava
5.	Rīga-Jaunķemeri
6.	Rīga-Sloka
7.	Rīga-Ogre
8.	Rīga-Daugavpils



## Lēmuma 2.pielikums<sup>5</sup>

### Galvenie tiesību piešķiršanas nosacījumi:

**1. Piešķiramo tiesību apjoms** - Pārvadātājam būs tiesības sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus ar autobusiem maršrutu tīkla reģionālajos nozīmes maršrutos saskaņā ar plānoto sadalījumu (Lēmuma 1.pielikums). Viena pārvadātāja iegūstamais tiesību apjoms – ne vairāk kā 15 miljoni kilometru gadā.

**2. Paredzētais sabiedriskā transporta pakalpojumu pasūtījuma līguma termiņš** - līguma par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu termiņš ir 10 gadi (2021.- 2030. gads).

**3. Tiesību piešķiršanas juridiskie noteikumi** – tiesību piešķiršanas procedūru organizē saskaņā ar Publisko iepirkumu likumu. Tiesību piešķiršanas metode ir atklāts konkurss. Konkurss organizē VSIA “Autotransporta direkcija” izveidota iepirkumu komisija. Par tiesību sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus ieguvēju var būt viens vai vairāki pretendenti (Latvijā vai ārvalstīs reģistrēts komersants), izmantojot jebkuru komercdarbību un civiltiesiskās attiecības reglamentējošajos normatīvajos aktos pieļauto juridisko formu. Detalizēti nosacījumu dalībai konkursā, tiesību piešķiršanas kritēriji un citi nosacījumi tiks atspoguļoti iepirkumu dokumentācijā.

### **4. Piešķirtā tiesību apjoma pārskatīšanas periodiskums un pieļaujamās robežas:**

4.1. Ņemot vērā reālo sabiedriskā transporta pakalpojumu pieprasījumu, ievērojot nepieciešamo pārvadājumu intensitāti un regularitāti maršrutu tīklā, pakalpojumu apjomu un kvalitāti, pārvadājumu ekonomisko nodrošinājumu un paredzot lielāku dzelzceļa lomu sabiedriskā transporta pakalpojumu nodrošināšanā, ņemot vērā sabiedrisko transportlīdzekļu izmantošanas prioritāti, ko nosaka pēc tādiem kritērijiem kā ekonomiskie rādītāji (piemēram, izdevumi, efektivitāte) un pasažieru plūsmu – pārvadātājam piešķiramo tiesību apjomu uz konkursa izsludināšanas brīdi var samazināt vai palielināt - līdz 10 % no plānotā nobraukuma visā līguma darbības laikā, savukārt, pārvadātājam piešķiramo tiesību apjoms līguma darbības laikā var samazināt vai palielināt līdz 30% no plānotā nobraukuma visā līguma darbības laikā (*katras maršrutu tīkla daļas (lotes) maksimāli pieļaujamais apjoma palielinājums vai samazinājums ir noteikts Lēmuma 1.pielikumā*).

**5. Pakalpojuma finansēšana** - pamatojoties uz Sabiedriskā transporta pakalpojumu likuma 11. panta pirmās daļas nosacījumiem, ar sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu saistītos zaudējumus pārvadātājam kompensēs no valsts budžeta.

**D.Merirands** informē, ka nākamā Sabiedriskā transporta padomes sēde tiek plānota 2019.gada 14.jūnijā.

Pamatojoties uz 2013. gada 17. decembra Ministru kabineta noteikumu Nr.1511 „Sabiedriskā transporta padomes nolikums” 24<sup>3</sup>.punktā noteikto, astoņiem Sabiedriskā transporta padomes locekļiem (*D.Merirands, A.Novikova, P.Markēvičs, B.Vīlpa, T.Trubača, L.Olante, L.Šāvējs, S.Maksimovs*) balsojot “par”, **Sabiedriskā transporta padome nolemj rakstveida procedūrā izskatīt sekojošus jautājumus:**

<sup>5</sup> Ar sēdes laikā veiktajiem precizējumiem.

STPProt\_10052019\_nr.5\_Sabiedriskā transporta padomes sēdes protokols

1. Par 2019.gada jūnija mēnesī sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem reģionālajos pārvadājumos par 2019.gada jūniju avansā izmaksājamo dotāciju apjomu no valsts budžeta apakšprogrammas 31.06.00 “Dotācija zaudējumu segšanai sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem”.
2. Par 2019.gada jūnija mēnesī sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem reģionālos pārvadājumos par 2019.gada jūniju avansā izmaksājamo dotāciju apjomu par personu ar braukšanas maksas atvieglojumiem pārvadāšanu no valsts budžeta apakšprogrammas 31.07.00 „Dotācija sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējiem ar braukšanas maksas atvieglojumiem saistīto zaudējumu segšanai”.
3. Par 2019.gada jūnija mēnesī AS “Pasažieru vilciens” avansā izmaksājamo dotāciju apjomu no valsts budžeta apakšprogrammas 31.04.00 “Finansējums dzelzceļa publiskai infrastruktūrai”.

Sēde slēgta plkst. 13.40.

D.Merirands  
Satiksmes ministrijas valsts sekretāra vietnieks  
Sabiedriskā transporta padomes  
priekšsēdētājs

---

(2019.gada 17.maijā)